SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA

Tercer Período

COMISION DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL

DISTRIBUIDO Nº 1549 de 1992

Julio de 1992

Sin corregir por los oradores

FUNCIONARIOS DE PLUNA

Problemas funcionales que inciden en el sector

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 9 DE JULIO DE 1992

- I -

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Jaime Pérez

Miembros : Señores Senadores Mariano Arana, Carlos Cassina, Carlos W. Cigliuti, Pablo Millor y Manuel Singlet

Concurre : Señor Secretario del Senado Mario Parachio

Secretario: Señor Walter Alex Cofone

Ayudante de Comisión : Señor Juan F. Negro

(Entra a Sala la delegación de funcionarios de PLUNA)

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida a la Delegación de funcionarios de PLUNA, quienes ya nos han visitado anteriormente.

La versión taquigráfica de lo conversado en esa sesión fue enviada al Directorio de PLUNA y cuando estábamos por plantearle su concurrencia, ustedes nos reiteraron la necesidad de entrevistarse con la Comisión, a fin de pasar un video.

Tiene la palabra el señor

SEÑOR Nuestra presencia en esta Comisión se debe a que, de la primera conversación sostenida por nuestros compañeros con los señores Senadores se desprendió que si había variantes que hiciera necesaria nuestra concurrencia a este Cuerpo, así lo haríamos. Entendemos que se han suscitado distintos hechos de vital importancia que motivan nuestra presencia nuevamente. A su vez, hemos traído un video porque tiene que ver directamente con lo que se venía tratando, dado que en el mismo se observan actitudes de algunos integrantes de la Empresa --funcionarios auxiliares de vuelo-- que no son buenas para la imagen de PLUNA ni del Uruguay. Nosotros lo hicimos llegar a la empresa con un memorándum --del que les dejaremos una copia-- y no hemos tenido ningún tipo de respuesta.

SEÑORA Después de la última reunión con esta Comisión, se han suscitado variantes respecto de nuestra situación funcional y cada vez más graves. Por ejemplo, teníamos unos compañeros sumariados a quienes les fue aplicada una sanción de sesenta días porque la Empresa consideró que era una falta grave; nosotros no la consideramos así debido a que estaban cumpliendo normas estrictas de la Compañía basadas en horas de descanso y seguridad de vuelo. Asimismo, hubo otra persona que recibió una doble sanción --la señora Greta Fajardo-- que era la Jefa de Auxiliares de Cabina y fue destituida de su cargo, por la misma razón.

En este mes tenemos una resolución adoptada por el Gerente de Operaciones que en base a otra del Directorio --que no existe, ya que es verbal-- se determina que los auxiliares de cabina del 737 deben pasar a volar la línea intercontinental,

integrada por tres de nosotros y tres de ellos en forma indiscriminada. En ese caso, no se dan razones de ningún tipo, como por ejemplo de ascenso, antigüedad calificada, "ranking", etcétera. Entonces, se nos quita el trabajo y se nos deja sin vuelos, sin tener en cuenta los motivos por los cuales pasamos a trabajar en líneas internacionales. Es decir que una línea que se cubría con 27 personas ahora pasa a estar formada por 38 personas más que fueron ascendidas. Es decir que hay 60 o más funcionarios para realizar la misma cantidad de vuelos, con lo cual no hay trabajo para todos. Reitero que estas 38 personas ascendieron en forma totalmente arbitraria. Creemos que dentro de la discrecionalidad que tiene el Directorio de PLUNA para reorganizar sus servicios, existe un límite que está dado por la arbitrariedad de no perjudicar los derechos adquiridos por los trabajadores desde hace mucho tiempo.

SEÑOR Quiero destacar que los funcionarios de vuelo no somos personal administrativo, sino personal navegante. Entonces, lo que sucede es que no tenemos ninguna posibilidad de obtener ascensos. Ellos, como en toda la Administración Pública, se dan pura y exclusivamente en base a la antigüedad y, teniendo en cuenta esta última, se aplican los criterios correspondientes para destinar las diferentes máquinas y líneas de la empresa. Esto es lo que se llama antigüedad calificada por parte de PLUNA y está vigente desde el año 1966 para el personal navegante, haciendo los pilotos, uso de los mismos. Tan es así, que en determinadas oportunidades en que vienen aviones diferentes a la empresa, algunos de estos señores comandantes no deseaban pasar al nuevo avión y perdían el lugar que correspondía en el rango. El que continuaba a posteriori de ellos, si lo aceptaba, quedaba por encima de los nombrados anteriormente. Es decir que si este señor en un futuro aceptaba pilotear el avión, de todos modos quedaba por debajo de quien ya había realizado el vuelo en dicha nave. Esto funcionó así durante toda la historia de PLUNA hasta ahora. Sin embargo, actualmente no es así. La empresa sin aumentar las líneas, la cantidad de vuelos y el personal que lleva cada uno de los aviones y contando con 27 personas, que eran las tripulaciones integrantes de estos vuelos --la frecuencia de vuelos a Europa es los martes y viernes lo que representa en el mes entre ocho y nueve vuelos-- podía cumplir perfectamente los planes de licencia, de trabajo y de reciclaje, que consiste en refrescos de emergencia. Se realizan, además, variantes en distintos equipos, se analizan cuáles son sus mejores usos y manejos, se efectúan prácticas de

simulacros de accidentes en tierra y en mar con extinción de fuego; la parte de mar la hacemos en una piscina, con una balsa en la cual armamos todos los equipamientos. Todo esto que mencioné se hace debido a recomendaciones internacionales que obligan a que, por seguridad, las Compañías tengan a su personal entrenado. Estos procesos se vienen cumpliendo desde que se iniciaron los vuelos a Europa hasta este mes.

SEÑOR El 17 de enero de este año hubo un paro general en Uruguay. El vuelo que llegaba de Madrid --quien habla estaba desempeñando tareas en él-- debió bajar en Ezeiza dado que PLUNA operó en Buenos Aires, como lo hace siempre en los paros generales, trasladando pasajeros y tripulantes a dicha ciudad. Decidimos quedarnos allí porque estábamos pasados de horas de servicio, que deben ser estrictas, dado que son las que se dictan para la seguridad de la empresa. A raíz de estos hechos sufrimos un proceso de sumario, sin separacion del cargo, durante todos estos meses y luego de diez días de haber asistido a esta Comisión recibimos la finalización de dicho sumario con la noticia de que estábamos suspendidos por 60 días sin goce de sueldo y sin poder ocupar el cargo de auxiliar de cabina.

SEÑOR MILLOR.- Quisiera saber si quienes nos visitan vinculan la sanción a la finalización del sumario por vías normales o por la comparecencia a esta Comisión.

SEÑOR Hemos recibido amenazas verbales, ya que saben que hemos estado aquí y según se nos ha dicho estamos haciendo mucho ruido y deberíamos quedarnos quietos.

SEÑOR MILLOR.- Concretamente, ¿quién formula dichas amenazas? Hago esta pregunta porque en ese caso sería menester citar a esa persona.

SEÑORA El Gerente de operaciones, Comandante Osvaldo Mujica, quien es nuestro superior directo nos dijo que dejáramos de venir al Senado a armar ruido y a comentar las cosas de PLUNA --porque ello no correspondía-- y que nos quedáramos quietos.

En el día de ayer salió un vuelo especial a Arubba para lo que se contrató un avión especial de PLUNA; se había dispuesto, por parte del Directorio, que ese viaje lo efectuara el personal del 737. Es decir que se nos dejaba de lado, pues iban ellos.

Como estas personas dijeron que no les interesaba este vuelo, se buscó personal nuestro, es decir del DC 8. Con todo ello, podemos ver que se está actuando en una forma totalmente irracional, anárquica y arbitraria, sin tomarse en cuenta nada de lo que hasta ahora se hacía en PLUNA.

En esta empresa siempre se tuvo en cuenta la antigüedad, los "rankings" y las personas que realizaban un vuelo especial, hasta que no pasaba toda la lista no volvían a hacerlo a fin de que fuera equitativo para todos. Actualmente, el Directorio principalmente y nuestro Gerente, que es el señor Mujica, están en una posición en contra nuestra, que no podemos entender; inclusive, comentan que vamos a Madrid y que no queremos bajar de los vuelos por razones injustificadas, pero éste es un derecho que ganamos porque la Compañía, en ese momento, estableció una antigüedad y una orden, por la que se nos consultó por escrito en el año 1980, en la época del proceso militar. Por estos motivos, no se pueden tomar decisiones arbitrarias y no comprendemos por qué razones las personas del otro equipo ascienden de una forma tan indiscriminada y nosotros somos realmente perseguidos.

SEÑOR .- Es importante recalcar que en ningún momento --quiero que esto quede claro-- en este año ni en el pasado hemos tenido ningún tipo de problemas con el Gerente o con el Directorio.

Es de destacar que cuando PLUNA inicia sus vuelos a Europa en el año 1980, bajo el proceso militar, sin ninguna clase de publicidad, comienza a transportar muy pocos pasajeros.

Paulatinamente, la gente que viaja por esta Compañía empieza a hablar de la calidad, de la atención y de la regularidad del servicio, a pesar de que era --y sigue siendo-- una empresa monoflota.

cb1
D/1549

Eso significa que volamos con un solo avión a Europa; sin embargo en estos momentos eso ha cambiado porque hemos contratado dos aviones. De todas maneras, en ese entonces PLUNA tenía un solo avión en propiedad --el Boeing 707-- para efectuar los referidos vuelos. A pesar de todo esto, nunca tuvimos problemas con la dirección militar ni con la civil. Entonces, no podemos entender por qué se han suscitado problemas contra los "viejos", digamos. Todo el mundo conoce la atención que se brinda en los vuelos de PLUNA. Nuestro trabajo es totalmente atípico y, así como hace instantes hice hincapié en que no teníamos un escalafón para poder ascender, también corresponde señalar otras cosas.

De acuerdo con lo estipulado por el Manual Básico de Operaciones de PLUNA, podemos trabajar 23 de las 24 horas del día. No cobramos horario nocturno, horas extra ni feriados; no tenemos beneficio de especie alguna. Tampoco somos full-time.

La única diferencia que tenemos con las personas que volaban el avión 737, que cubre el servicio denominado regional --es decir, el que va a Brasil, Paraguay y Argentina-- es que cobramos N$ 100.000 más, en virtud de estar afectados a vuelos intercontinentales. Es decir que éste es el único beneficio económico que percibíamos por nuestro carácter de tripulantes de vuelos internacionales, aparte de los viáticos que se generan los días en que se debe estar fuera del país.

Cabe señalar que uno de los motivos que alegó la Dirección para efectuar esta mezcla de personal era el siguiente. Ante la posibilidad de una privatización, consideraban que era mejor que todo el personal estuviese capacitados para operar todas las máquinas. Más adelante, se adujo que era importante que ese personal se fogueara también en las aeronaves de largo alcance. Es de destacar que el personal que realizaba los vuelos regionales brindaba un servicio exactamente igual al de los internacionales, con la única diferencia de que los aviones eran distintos. Por último, quiero dejar constancia de que la semana pasada se adoptó una resolución en el sentido de que todos los vuelos regulares de PLUNA de Montevideo a Madrid deberían llevar en su tripulación tres integrantes de los que denominamos "viejos" --que es el personal calificado-- y tres de las personas más jóvenes de la empresa. Hasta ese momento, en la lista confeccionada por PLUNA acerca de la cantidad de vuelos, aparecía un promedio de dos vuelos a Madrid para cada uno de los integrantes del

personal internacional, y un vuelo a Santiago de Chile, más guardias. Es posible que los señores Senadores consideren que esta actividad es muy poca, pero la vida de un tripulante se rige por horas de vuelo y horas de servicio, y lo que se estipula es que se vuelen 75 horas al mes con un máximo de 90 horas. Además, esto no debe darse en períodos que abarquen varios meses continuados. O sea que, si relizamos dos vuelos a Madrid y uno a Santiago de Chile estamos dentro de lo normal de la empresa. Sin embargo, si a las 27 personas que integran el equipo internacional se le suman 38 más, a las que también habrá que pagarles esa compensación por concepto de vuelos intercontinentales, el promedio de vuelos disminuirá de dos a uno por mes, porque realizarán un vuelo cada 45 ó 50 días. Por otra parte, esto implicará que desde el punto de vista del entrenamiento, la seguridad en el vuelo, etcétera, no se aprovecharán debidamente las capacidades de este personal. Asimismo, no es aconsejable que todos los funcionarios operen aviones de diferente porte y envergadura.

Quiero señalar que se requieren diferentes clases de entrenamiento para realizar los procedimientos de emergencia en los distintos aviones. Por eso, consideramos inconveniente que todo el personal opere los distintos aviones. Para que los señores Senadores tengan una idea, el Boeing 737, que es el que realiza los vuelos regionales, transporta 122 pasajeros y cuenta con un jefe de cabina y tres auxiliares. A su vez, el Boeing que se utiliza para los vuelos intercontinentales lleva 183 pasajeros, un jefe de cabina y cinco auxiliares. Esto significa que, al tratarse de distintos tipos de aviones, que tienen las salidas en diferentes lugares, se deba realizar un entrenamiento para cada uno de ellos. Por ello, reitero, no es lo mejor que el personal esté cambiando todos los días de aviones. En ese sentido, dentro del área sólo hay una compañía --chilena-- que hace que su personal vuele todos los aviones: LADECO. Normalmente, todas las compañías de aviación tienen el personal preestablecido para cada tipo de avión y para cada ruta, basándose en que el de mayor calificación, antigüedad y conocimiento cubre las rutas más importantes para la empresa. Eso es lo que se había dado en PLUNA hasta este mes.

SEÑOR MILLOR.- Volviendo al tema del sumario, a la concurrencia de estos funcionarios de PLUNA al Senado y a lo relativo a la sanción, deseo saber si se cumplieron todas las etapas del debido proceso. ¿Han tenido acceso a las actuaciones referentes al sumario?

SEÑOR .- El proceso del sumario duró 6 meses, y abarcó las declaraciones, los careos y la resolución de la empresa.

SEÑOR MILLOR.- Entonces, la única constancia que vincula esa sanción con su comparecencia al Senado es verbal.

SEÑOR .- Si, señor Senador.

Por otra parte, quiero destacar que la sanción de 60 días nos pareció excesiva, sobre todo tratándose de un funcionario público y dada la gravedad de los hechos. Nosotros respetamos el Manual que nos dió la empresa y el tiempo de servicio durante el que puede trabajar un tripulante.

SEÑOR .- Es importante señalar que el Comandante, el Capitán de la nave en que se suscitó el problema el día de paro en Montevideo, fue alertado por nuestros compañeros en el sentido de que ellos se quedaban porque estaban fuera del período correspondiente al descanso. El Comandante no emite juicio. A su vez, dentro de la tripulación estaba el Sub Gerente de operaciones, quien le comunica al Gerente de la sucursal de PLUNA en Buenos Aires que como esas personas estaban en su derecho de quedarse, se les debía proporcionar el alojamiento correspondiente y pagárseles los viáticos.

Lo que acabo de mencionar figura en el sumario por lo que nos llama poderosamente la atención la magnitud de la sanción aplicada. En esto queremos hacer fundamental hincapié.

Con respecto al video que hemos mencionado, corresponde destacar que es de un programa emitido en Argentina, "Video Match", cuyo conductor es Marcelo Tinelli.

Están extractados el inicio y el final del programa --que es la parte que más nos interesa-- en el que se hace referencia al hecho de que se emite en Chile, en Paraguay y en Uruguay, que son los lugares a los que PLUNA vuela.

Hicimos llegar a la Dirección de PLUNA dicho video, en el que se vierten muy malas imágenes para la empresa, para el Uruguay y para la mujer, ya que en él se habla de lo que es o no la azafata desde el punto de vista muy personal del conductor del programa.

Pienso que sería conveniente que viéramos el video para conversar después acerca de por qué lo relacionamos con el tema de la sanción. Lo vamos a relacionar directamente, porque PLUNA no le da importancia a este video, como sí se la da a esta sanción a un grupo de funcionarios que cumplen exactamente la misma tarea. En este video van a aparecer comisarios y azafatas del regional, que son los involucrados.

SEÑOR MILLOR.- Entiendo que tal vez convenga suspender la toma de la versión taquigráfica para no confundir a quienes luego se informen de este tema a través de ella.

SEÑOR SINGLET.- Comparto la idea del señor Senador Millor, pero antes quiero hacer una acotación de la que creo debe quedar constancia.

Como integrante de la Comisión y sin atribuir intenciones a nadie, sino en función de lo que aquí se ha dicho, me parece que estamos en condiciones de afirmar que por el hecho de venir a plantear aquí sus inquietudes, a ningún funcionario público puede pasarle nada.

Sería deplorable que quedara pendiente siquiera esa posibilidad en la versión taquigráfica. Considero que sería hablar muy mal de nuestra investidura suponer que esto pudiera dar motivo a sanción alguna.

SEÑOR MILLOR.- Cuando insistí en este tema del sumario, de las manifestaciones verbales y de la vinculación que podría haber entre la sanción y la concurrencia aquí, lo hice en el entendido de que con posterioridad a retirarse la delegación, iba a proponer --si está dentro de las facultades de la Comisión-- invitar a esta persona.

Sin abrir ninguna opinión de fondo sobre este tema creo que ninguno de los aquí presentes está dispuesto a aceptar en lo más mínimo, que la concurrencia al Senado cuyas sesiones, por otra parte, no son secretas, tenga las implicancias que se han manejado.

Nuestras sesiones no son secretas ni deben serlo. Por lo tanto, me parece que es hasta una cuestión elemental que ninguno de los aquí presentes esté dispuesto, si esto es así, a tolerarlo.

En este sentido, respaldo totalmente lo manifestado por el señor Senador Singlet. Cuando Solicité que se suspendiera la toma de la versión taquigráfica --vuelvo a insistir en ello-- es porque quizá sin ella podríamos entender mejor algo que, a través de su lectura, sería de más difícil comprensión.

Me gustaría saber qué tiene que ver el tema que estamos analizando con el del video.

SEÑORA .- El Directorio manifiesta que el personal de PLUNA es anquilosado, viejo, que no sabe ejercer sus funciones y que no es profesional; en cambio, que la gente nueva del avión 737 sí es profesional, capacitada, joven, inteligente y madura.

Entonces, nosotros queremos demostrarles de lo que son capaces de hacer estas personas que, en este momento, están siendo tan bien consideradas por el Directorio.

Nosotros en ningún momento hemos participado de este tipo de actos que se ven aquí, que son deplorables y que dan una mala imagen del Uruguay.

Hemos hecho llegar el video al Directorio, por dos vías, para que tomara alguna resolución respecto de estos funcionarios.

Sin embargo, parece que el Directorio no hubiera recibido nada.

SEÑOR .- Es importante resaltar y tengo el deber de informar --dado que los señores Senadores no tienen cómo saberlo-- que en PLUNA existe un manual básico de operaciones, y uno del auxiliar de vuelo.

En ambos, se destaca que cualquier integrante de una tripulación que esté vistiendo el uniforme de la empresa, es un representante del Uruguay en el exterior.

Se pide que mientras se lleve la ropa de la empresa, su comportamiento esté de acuerdo con la investidura que el país le ha otorgado.

Basados en estos aspectos, desearíamos que los señores Senadores apreciaran en el video que los integrantes de esas tripulaciones a que hace referencia el conductor del programa están perfectamente uniformados.

Dado que se estaba poniendo en tela de juicio nuestro

buen desempeño y que se decía que se necesitaba gente nueva para reafirmar la imagen de PLUNA en el exterior, se hizo llegar este material al Directorio de la empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Suspendemos aquí la toma de la versión taquigráfica para proceder a observar el video de referencia.

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR CIGLIUTI.- Debemos dejar bien en claro lo siguiente: esta audición fue efectuada en la ciudad de Buenos Aires, dirigida por el señor Tinelli, y en ella participaron funcionarios de PLUNA uniformados, es decir, trabajando, que se encontraban en aquella ciudad. En esta audición se hace befa y escarnio de PLUNA, según se ha dicho. ¿Los hechos son tal como los he expuesto?

SEÑOR Fue así, señor Senador.

SEÑOR MILLOR.- En orden de interpretar y no de juzgar lo que vimos, a lo que señaló el señor Senador Cigliuti, habría que agregar lo dicho por la delegación, es decir que estos funcionarios se encontraban en horas de trabajo. Alguien debió haber manifestado que eran funcionarios de PLUNA; en este tipo de programas, se supone, es necesario llenar un fonoplatea y probablemente ello se haga con las personas que están en la puerta.

Por lo tanto, repito, alguien debió haber expresado que esas personas pertenecían a la empresa PLUNA, o sea que el personal fue identificado como tal.

Se nos ha dicho que este programa fue emitido el 19 de mayo en Uruguay. Sin embargo, según tengo entendido, este programa, que va en secuencias diarias de lunes a viernes, se emite en Uruguay una semana después de presentarse en la Argentina.

Ello significa que el programa que hoy se trasmite en Buenos Aires, será emitido dentro de una semana en Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los miembros de la delegación dicen que estas personas asistieron a este programa en horario de trabajo. Sin embargo, se supone que en horario de trabajo están en vuelo; entonces, ¿se refieren a que concurrieron en horario en que tendrían que estar en la oficina?

SEÑOR .- Ser tripulante, es decir, Comisario de a bordo o azafata implica tener una disciplina y ella exige respetar un manual relativo a cómo debe usarse el uniforme, a cómo se representa a la empresa y al Uruguay en el exterior. Tanto en territorio nacional como en el exterior, estamos al servicio de la empresa. A modo de ejemplo, en este caso el vuelo terminó en Buenos Aires, el personal pernoctó en esa ciudad y decidió irse al canal --desde el aeropuerto o desde el hotel-- a presenciar ese programa, vistiendo el uniforme de PLUNA, utilizando el nombre de la empresa y el de la tripulación, ya que en esa oportunidad se mencionó a las azafatas y a los "guardabosques", refiriéndose a los Comisarios, tomándoles el pelo. En consecuencia, la disciplina de lo que implica ser un tripulante quedó totalmente tachada, ya que en tales circunstancias se representó a todos los tripulantes de la empresa. Muy diferente hubiera sido si hubieran concurrido de particular y sin mencionar a la empresa, ya que en ese caso sería una cuestión personal.

SEÑORA .- Los funcionarios de PLUNA hicieron el vuelo a Buenos Aires y se quedaron en esa ciudad. Sin embargo, de todas formas estaban en horas de servicio para la empresa, o sea, están bajo el control del organismo mientras se encuentren en el exterior. Cuando viajamos a Madrid, por ejemplo, las casi 28 horas que nos encontramos en esa ciudad, estamos al servicio de la empresa aunque no cumplimos con la labor inmediata, lo que significa que no quedamos totalmente libres porque en cualquier momento PLUNA nos puede necesitar. Esa es otra forma de trabajo.

SEÑOR .- En tal instancia se está cumpliendo el horario de descanso de servicio de la empresa.

SEÑOR .- Quisiera centrarme en el tema específico que nos ha traído a esta Comisión. Al respecto, cabe destacar que la Dirección de PLUNA desconoce a su personal especializado para desempañar la línea internacional, desplazándolo de esa función no directamente, sino que, sin ninguna razón de causa justificada, incluye nuevo personal cuando ya tiene el necesario.

Asimismo, como consecuencia de la integración de ese nuevo personal en la parte internacional quienes integrábamos el staff vimos menguadas nuestras retribuciones, teniendo en cuenta lo que representaban para nosotros los viáticos abonados por concepto de estadía en el exterior.

A su vez, al disminuir nuestra actividad, los vuelos entre sí son tan separados que es totalmente ilógico e inconducente que una empresa pública, teniendo personal altamente calificado, lo desperdicie dejándolo en su casa, teniendo en cuenta también que el trabajo específico es volar las aeronaves.

Los funcionarios que me acompañan trabajan en PLUNA y están volando desde hace 28, 26, 15 y 13 años. Teniendo en cuenta los salarios que percibimos, es evidente que hacemos nuestro trabajo más que por nuestros honorarios, por el amor, el cariño que le tenemos a la aviación.

Por eso me duele que no se utilice al máximo el personal como corresponde y como se ha hecho hasta la fecha. La medida adoptada por el Directorio lo único que hace es desvirtuar el sentido del funcionario que estaba actuando. Si es cierto que se motiva a quien se le propone ingresar al servicio internacional, también lo es que ese interés lo pierde quien ya cumplía la función, al ver que sus ingresos menguan en un 50%. Este es el punto más importante a resaltar de nuestra presencia aquí.

SEÑOR CASSINA.- Quisiera hacer algunas preguntas para que junto con las respuestas consten en la versión taquigráfica, ya que pienso que posteriormente invitaremos al Directorio de PLUNA, y ellos la van a leer.

Supongo que en vuelos internacionales o intercontinentales debe existir algún tipo de regla en cuanto al tiempo promedio de las funciones que ustedes desempeñan como, por ejemplo, auxiliares de vuelo. Estoy hablando en términos de años, más allá de los problemas que se puedan plantear por una enfermedad irrecuperable o una situación disciplinaria grave. Reitero que deseo saber, en situaciones normales, cuál es el tiempo promedio en que se permanece en esa función. Quizás cada compañía tenga un criterio propio o exista alguna regla no escrita o convenciones entre las aerolíneas porque, de alguna manera, en ello también hay una competencia.

SEÑOR .- Hasta el momento, sentí gran satisfacción por estar en el Uruguay y por ser Comisario de a bordo de PLUNA.

Tuve oportunidad de escuchar muchas veces decir a los políticos que quieren que los uruguayos vuelvan al país, pero con estas arbitrariedades brutales que se están haciendo pregunto si esto es lo que nuestro país nos depara.

Asimismo, soy piloto privado y también del Círculo Aerodeportivo de Montevideo. Lo que tiene que quedar muy claro en el día de hoy es que el único ascenso que tiene un Comisario de a bordo y una azafata en cualquier línea aérea del mundo, es el ascenso al mejor avión y vuelo.

Con respecto a la edad he tenido oportunidad de volar para IBERIA, varias veces, para PAN AMERICAN, para AMERICAN AIRLINES UNITEDS, en las que trabajan Comisarios de a bordo que tienen 63 años.

No existe ninguna norma expresa que establezca que porque uno tenga 55 ó 57 años tenga que dejar de cumplir sus funciones. Aparentemente, sólo en el Uruguay se da el fenómeno de que cuando uno llega a equis edad, se termina su posibilidad de trabajo.

En este momento la gente joven que está a cargo del avión 737, está cometiendo una serie de arbitrariedades, conjuntamente con el Directorio de PLUNA. Lo que sucede es que quieren volar a Europa y para ello, desde mi punto de vista, habría que formar un grupo que se integre al nuestro para realizar una intervención de tripulación, pero no en la forma descarada como lo están haciendo. Antes trabajábamos 6 de nosotros por cada vuelo y, en lo personal, me correspondían dos vuelos mensuales a Madrid; en la actualidad, en lugar de hacerlo dos veces al mes, me corresponde un vuelo cada 45 días y ello repercute en mi presupuesto familiar.

Considero que es un gran error lo que está permitiendo el Directorio, porque no existe un tope de edad. Además, no estamos aquí para condenar a los que aparecen en el video, sino para que los señores Senadores puedan apreciar la actitud de algunos de esos personajes que PLUNA quiere llevar a competir con nosotros en el otro avión.

SEÑOR CASSINA.- Aclaro que cuando formulo las preguntas lo hago sin prejuicios o preconcepto alguno, ya que sólo intento informarme. Me acotan aquí que el régimen jubilatorio es similar al general y, por lo tanto, no está prevista en la ley una causal para que deban o puedan retirarse a menor edad que el promedio normal para cualquier actividad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quien vuela en la aviación internacional, ¿no tiene una jubilación especial?

SEÑOR .- Teníamos una ley especial de jubilación del personal aeronáutico que fue suspendida durante el gobierno de facto. Cuando se reinstala la democracia en el país, se vuelve a tomar parte de esa ley, a través de un trabajo realizado por Comandantes de PLUNA, amparándose solamente a los pilotos y a los ingenieros de vuelo, y dejando de lado a los comisarios. Cuando la ley es aprobada, el Comandante Miguel Angel Figueroa nos comunica que decidieron hacerlo de esa forma ya que al ser menos los beneficiados, sería más fácil de restablecer la ley. Desde ese momento a la fecha, hemos tratado de reimplantar esa ley que se refiere pura y exclusivamente a casos de enfermedad. El hecho de volar implica riesgos, que para una persona común no son tales, como un resfrío, simplemente, ya que ello, para una persona que vuela, le podría significar la pérdida de un tímpano. En los aviones modernos, por su sistema de presurización, nuestros oídos están mucho menos expuestos, así como también

lo están otra partes del organismo por la radiación que hay en el medio ambiente y por la que produce el avión debido al radar. No debemos olvidar que la cobertura que tiene un avión es una lámina de aluminio, que es la que nos está separando de esos 10.000 ó 12.000 metros de altura a los que estamos expuestos. Revistas científicas demuestran que hasta aquellas personas que hacen vuelos por más de tres horas en un avión y en alturas superiores a los 10.000 metros, están expuestas a tener serios problemas de origen cancerígeno en la piel y desprendimiento de retina. Al mismo tiempo, debemos aclarar que no tenemos una medicina adecuada para la aviación en este país y como la gente que se dedica a este trabajo es muy poca, no se cuenta con una ley general para los tripulantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con la actual ley jubilatoria, ¿qué beneficios tienen los pilotos y los ingenieros de vuelos o técnicos mecánicos?

SEÑOR .- El beneficio que tenemos es que un año de trabajo equivale a dos de cualquier otra persona. Por ejemplo, usted se puede jubilar por 15 años de trabajo o 7.500 horas de vuelo. Asimismo, si usted alcanza 2.500 horas de vuelo, 5 años de trabajo y padece algún tipo de enfermedad, ello es causal de jubilación. Antiguamente, cualquier tripulante, piloto, copiloto, ingeniero, comisario de a bordo, o azafata, con 15 años de trabajo y 7.500 horas de vuelo estaba en condiciones de jubilarse. En la actualidad, los auxiliares de vuelo se jubilan por la ley ordinaria nacional para todo uruguayo.

SEÑOR CASSINA.- Quisiera hacer otra pregunta.

No me quedó claro en qué fecha fue emitido en Montevideo este programa de televisión.

SEÑOR .- El 19 de mayo.

SEÑOR CASSINA.- Querría saber si el Directorio de PLUNA adoptó alguna medida disciplinaria respecto de aquellos funcionarios que estuvieron en ese programa.

SEÑOR .- No.

SEÑOR CASSINA.- El señor Senador Millor preguntó si se había desarrollado normalmente el sumario, cumpliendo con todas las estapas que establece la ley y el decreto respectivo. Normal-

mente el sumario lo realiza un funcionario sumariante, que suele ser un profesional, que concluye estableciendo la gravedad de la falta y aconsejando una sanción. Además, se da vista de las actuaciones al sumariado para que realice los descargos en su defensa, solicite eventualmente la ampliación de la prueba y, finalmente, un Asesor Letrado dictamina ante la autoridad que debe decidir. Quisiera saber si estas etapas han sido cumplidas.

SEÑOR .- La sanción fue pedida por el Gerente de Operaciones, como una medida ejemplarizante, y jurídicamente se la puede considerar como una sanción media, ya que la Asesoría Jurídica de PLUNA aconseja una suspensión de 30 a 60 días.

SEÑORA .- Deseo formular una consulta, porque ha llegado a mis oídos que en el proyecto de Rendición de Cuentas figura un artículo por el cual se establece la rescisión del contrato de los empleados públicos contratados. Concretamente, deseo saber si eso es así y si ese tema está en discusión.

SEÑOR CASSINA.- El proyecto de ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal lo está tratando la Cámara de Representantes, por lo que todavía no sabemos si existe ese artículo.

SEÑORA .- Si bien siempre han quedado vacantes presupuestales, nunca han sido cubiertas con nosotros; hay funcionarios que tienen menos años y están presupuestados. Formulaba la pregunta porque se nos ha dicho que aun después de 15 años, si la Compañía estima que sobramos, puede prescindir de nuestros servicios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los señores integrantes de la delegación de funcionarios de PLUNA la información que nos han dado, y vamos a considerar el problema. De más está decir que ningún funcionario que venga a esta Comisión --o a cualquier otra del Senado-- puede ser objeto de represalias por parte de sus superiores jerárquicos porque, si así sucediera, serían ellos quienes deberían recibir una sanción por parte del Ministerio correspondiente. En ese sentido, la Comisión les garantiza que no serán perseguidos por el solo hecho de venir a denunciar estas cosas, independientemente de si les asiste o no razón. Ese es un problema que examinaremos en la Comisión.

(Se retira de Sala la Delegación de funcionarios de PLUNA)